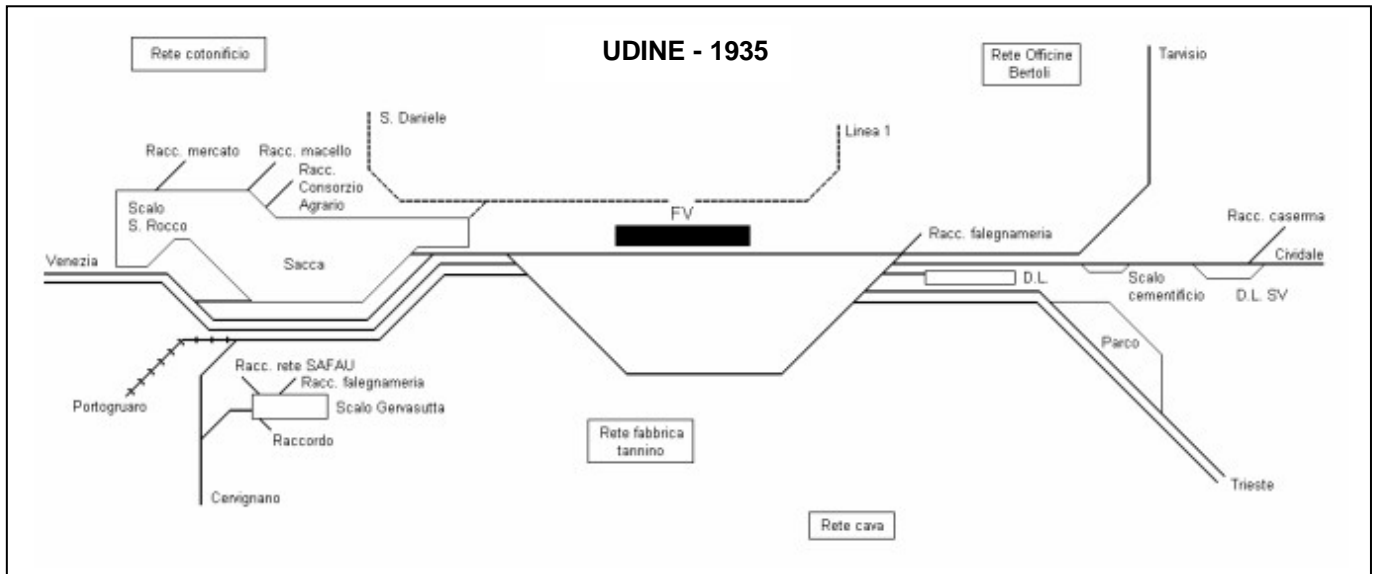
notiziario della SAT DLF Udine

Numero 18 Anno 5 (3) Settembre 2000

140 anni di binari a Udine

3ª parte 1931 - 1959

Continuiamo la storia dei binari a Udine con il tram. Il 1932 fu per la linea 2 un buon anno, infatti, il 2 luglio 1932 dal tiro a segno la linea giunse alla rotonda e poi, dal 10 ottobre 1932, arrivò fino a Santa Caterina; pure questo prolungamento era impazientemente atteso dai locali.
Con questi prolungamenti la rete tranviaria era giunta quasi alla sua massima estensione, mancava un pezzetto ma ne riparleremo a suo tempo.
Riepiloghiamo i dati delle tranvie:
tram urbano km 14,
tram extraurbano (S. Daniele) km 28,
tram extraurbano (Tarcento) km 19.
Il 1935 portò l'importante novità dell'elettrificazione delle linee per Tarvisio e Trieste, entrambe a 3000 Volt a corrente continua. Essa venne inaugurata il 28 ottobre 1935 e da questa data gli E 626 iniziarono la loro carriera udinese che termineranno solo all'inizio del 1996.
Nello stesso periodo la tranvia di San Daniele mutò il suo percorso in uscita da Udine, che avveniva ora parallelamente a via Martignacco, per poi riprendere il vecchio tracciato nei pressi dell'ospedale civile.
Un mese dopo ci fu l'unico grave incidente del tram urbano. Infatti, il 28 novembre 1935 in piazzale XXVI luglio la motrice 14 proveniente da Santa Caterina venne speronata da un autocarro carico di gesso che proveniva da viale Ledra. La vettura si rovesciò e risultò distrutta. Fortunatamente non vi furono morti, ma solo contusi e feriti.
In quegli anni venne iniziata la costruzione della Udine-Portogruaro, linea diretta che avrebbe accorciato le distanze sulla Venezia-Udine. La costruzione, che fu interrotta dallo scoppio della IIª guerra mondiale ebbe una ripresa nel dopoguerra, ma problemi legati alla presenza di servitù militari e al trattato di pace fecero fermare tutto. Ora il tracciato è diventato una strada provinciale chiamata Ferrata.
Gli anni scorrevano tranquilli mentre l'Italia ed il mondo precipitavano verso la IIª guerra mondiale.
Ma questa tranquillità fu bruscamente interrotta dal disastro ferroviario che è rimasto più nella memoria della popolazione di queste zone. L'11 novembre 1938 era una serata tipicamente novembrina con pioggia. La pioggia cadeva già da alcuni giorni ed i fiumi erano in piena. Il treno di Cividale diretto a Udine giunto sul ponte del Torre precipitava nel torrente a causa del cedimento di 2 arcate determinato dall'erosione della piena. Quasi tutto il convoglio terminò nelle sottostanti limacciose acque del Torre; solo il bagagliaio rimase sui binari. Vi furono 21 morti, molti dei quali erano ferrovieri. Questo fu l'unico incidente grave della linea ed anche il fatto più importante dopo l'inaugurazione.
Arrivò il 10 giugno 1940, l'Italia, con una scellerata scelta politica dell'allora regime, entrò nella seconda guerra mondiale.
Fino a circa metà del conflitto la città non fu interessata direttamente dal conflitto, ma poi purtroppo la musica cambiò.
Infatti, con lo sbarco in Sicilia iniziarono sempre più numerose le incursioni aeree sul nord; inoltre con l'8 settembre 1943 l'Italia firmò l'armistizio e passò dalla parte degli alleati. La reazione dei tedeschi fu immediata: da truppe alleate si trasformarono in truppe d'occupazione e per tutti iniziò un periodo di quasi 2 anni veramente duro. Infatti, i tedeschi opprimevano le popolazioni, vuoi per cercare gli ebrei, vuoi per debellare quella che per loro era una piaga, i partigiani, che da parte loro effettuavano azioni di sabotaggio che rendevano difficile la vita ai tedeschi, e gli alleati che con le continue incursioni rendevano la vita difficile a tutti.
In quel periodo buio della storia passarono per Udine molti treni carichi di deportati e diretti ai campi di sterminio.
E a proposito delle incursioni aeree alleate, la prima arrivò su Udine il 31 gennaio 1944. Quello che segue è un elenco delle incursioni che interessarono le ferrovie; ce ne furono altre che però colpirono la città.
Il 3 agosto 1944 avvenne la prima grossa incursione: alle 12.26 provenienti da nord-est 18 bombardieri sganciarono da 3.000 metri di quota sulla zona di via Buttrio; vennero colpiti pesantemente il cementificio, la squadra rialzo, la linea per Tarvisio e quella per Cividale con le rotaie distrutte per una trentina di metri; anche il casello della S.V. in via Buttrio fu distrutto completamente.
Il 6 settembre 1944 la stazione venne mitragliata:

L'incidente del ponte sul Torre - 1938

danni agli impianti e ad alcune locomotive. Due giorni dopo altro attacco alla stazione: danni ad una locomotiva, alla linea aerea e incendiato un vagone. Il 21 ottobre 1944 vennero mitragliati il parco e la Sacca, danni ad alcune locomotive.

L'11 novembre 1944 la cabina scambi del Parco lato Buttrio venne mitragliata. La notte del 9 dicembre 1944 venne attaccata la Sacca con il danneggiamento del raccordo col frigorifero. Il 28 dicembre 1944 bombardamento della stazione e del deposito locomotive, che vennero danneggiati gravemente. La linea 1 del tram urbano venne sospesa. Nella zona di Gervasutta venne mitragliato un convoglio con un morto tra i passeggeri. Il giorno dopo di nuovo la stazione, il cementificio ed il deposito locomotive furono di nuovo colpiti in modo grave. Purtroppo in questa, come anche nelle incursioni precedenti, e nelle successive furono colpite anche case o intere zone cittadine con perdite di vite tra i civili. Da questo punto di vista questo bombardamento fu il più grave: infatti, i civili uccisi furono oltre 100.

Il 1945 portò il 15 gennaio il mitragliamento del Parco e del deposito locomotive; venne colpito anche il deposito locomotive della Veneta. Il 20 gennaio 1945 violento bombardamento sulla stazione, furono interrotte la linea per Trieste e quella per Tarvisio; vennero praticamente distrutti il deposito locomotive, la sottostazione elettrica, vari fabbricati di servizio e reso inservibile il cementificio; il magazzino del Torso (legname) venne gravemente danneggiato. Oltre a questo vi furono perdite gravissime tra il materiale rotabile. Il 10 febbraio 1945 venne spezzonato il Parco. Dieci giorni dopo, durante un bombardamento della zona orientale della città, la linea per Tarvisio venne interrotta. Due giorni dopo ci fu un attacco al Parco. Il giorno successivo durante un bombardamento della zona occidentale della città venne colpita la Sacca. L'indomani nuova replica, questa volta fu colpito il Parco e ciò che restava del cementificio. Il 25 marzo 1945 vennero interrotte sia la Pontebbana, sia la tramvia di Tarcento; infatti, nei pressi di Collalto venne distrutto il cavalcaferrovia della tranvia con la conseguente interruzione delle due linee.

Tram di Tarcento
Cavalcaferrovia provvisorio sulla Pontebbana

Il 7 aprile 1945 al bivio di Cassacco fu mitragliato il tram bianco diretto Udine; ci fu un morto e la motrice fu distrutta. Il 17 aprile 1945 a Moimacco il treno Udine-Cividale venne mitragliato; una vettura fu messa fuori uso e due danneggiate. Queste ultime tre incursioni sono le uniche che hanno interessato i convogli della Veneta e del tram bianco e le ho incluse per questo motivo, anche se non interessano Udine direttamente.

L'ultima incursione su Udine comportò una serie di mitragliamenti sulle colonne tedesche in ritirata; avvennero il 30 aprile 1945. Vi furono attacchi a S. Gottardo, S. Rocco, S. Osvaldo ed in viale Tricesimo presso le officine Bertoli; probabilmente questi furono anche gli ultimi sull'Italia. L'8 maggio 1945 la guerra terminò in tutta L'Europa.

Subito incominciò l'opera di ricostruzione. Il panorama della città era desolante, molte aree residenziali erano distrutte, anche il centro storico aveva subito ampie distruzioni nel suo patrimonio artistico, quasi tutti gli insediamenti industriali erano o gravemente danneggiati o distrutti (vedi il cementificio).

La stazione era danneggiata mentre il deposito era praticamente distrutto e le tracce di quei drammatici giorni si vedono tutt'oggi in un'arcata del cavalcavia, lato viale Palmanova, nella cabina scambi lato Venezia ed in alcune case della zona.

Come eredità ferroviaria i tedeschi lasciarono in zona 16 delle loro famose kriegslocomotive Br 52, che nel 1948 tornarono però ai loro proprietari. Un'altra eredità fu il raccordo merci che dal 1944 al 1994 collegava la Pontebbana con la linea per Trieste da una parte ed il Parco

dall'altra. Era stato inoltre iniziato, ma non completato, un raccordo che avrebbe dovuto collegare la linea per Cividale con il raccordo merci.
Nel 1946 ci furono importanti novità per le tranvie udinesi: infatti, arrivarono da San Remo due "nuove" vetture che erano un po' più grandi delle nostre. Erano dipinte in due toni di verde (fascia dei finestrini chiaro, resto scuro). Anche le altre vetture avevano assunto lo stesso schema abbandonando il giallo già negli anni '20. Il parco divenne così di 16 unità, infatti, la N° 14, che era rimasta distrutta nell'incidente del 28 novembre 1935, era stata ricostruita con la cassa aerodinamica.
Ed è del 7 dicembre 1946 l'ultimo prolungamento delle tranvie urbane. Era lungo circa un chilometro ed allungava la linea 1 da Chiavris all'ospedale, cosi l'estesa della rete urbana raggiunse i 15 km complessivi. Ma purtroppo nel contempo, per ordine delle autorità alleate e sembra per interessamento degli inglesi, la tratta urbana della linea di S. Daniele fu soppressa. La tratta era quella che collegava Udine F.S. con Udine Nord (tranvia) con un'estesa di circa 3 km.
Questo provvedimento ebbe conseguenze gravi sulla tranvia in quanto la privava delle possibilità di interscambio con le F.S. di passeggeri e merci, oltre che della possibilità di trasportare i carri a scartamento normale (per mezzo di appositi carrelli) ai vari raccordi. E' perciò di quel periodo la nascita a Udine del carrellamento dei vagoni con autocarri.
Ma il 1946 fu anche l'anno del più grave incidente tranviario: l'11 giugno era appena stato fatto il referendum per la scelta tra la monarchia e la repubblica. Come noto vinse la seconda e la gente era molto euforica con grandi speranze per il futuro, ma su tutto scese un velo di sgomento e di tristezza quando si seppe dell'incidente al tram bianco. Era successo che poco distante dalle officine Bertoli, su una curva che limitava molto la visibilità, il convoglio proveniente da Tarcento si trovasse di fronte quello che proveniva dal senso opposto; l'urto fu inevitabile, si contarono purtroppo 5 morti. I primi soccorsi giunsero dalle maestranze della Bertoli. Pare che la causa dell'incidente sia stata la mancata attesa dell'incrocio a Branco.
Nel 1948 il parco del tram bianco si arricchì di 2 "nuove" motrici provenienti da Savona.
Siamo cosi giunti agli anni "50" che videro l'inizio del boom economico, dello sviluppo del trasporto su gomma e della motorizzazione privata, che come conseguenza portò alla chiusura di migliaia di chilometri di linee ferroviarie e di tranvie urbane ed extraurbane.
In alcuni casi il provvedimento fu giusto, ma in altri (TROPPI) era stato dettato da un malinteso senso del progresso senza prendere in minima considerazione l'ammodernamento degli impianti e dei rotabili.
Questo discorso apre una parentesi triste per le nostre tranvie. La prima a chiudere fu la linea 2 (piazza Libertà-Santa Caterina). Ciò avvenne alle ore 10.30 dell'8 giugno 1952. Le fece seguito la linea 1 (Ospedale-Ferrovia): era il 31 dicembre 1952 alle ore 18.00. Al posto del tram vennero gli autobus. Si fa anche notare che l'ultimo allungamento è esistito per 6 anni e 24 giorni. E così anche Udine restò senza il suo tram urbano al pari di tante (purtroppo) altre città italiane.
Dopo alcuni anni iniziò la mattanza delle tranvie extraurbane. La prima fu la S. Daniele, che, nonostante le proteste della popolazione e delle proposte di dieselizzazione e di migliorie del tracciato, fu chiusa e sostituita con autoservizio. Mai data di chiusura fu più azzeccata, il 1° novembre 1955, giornata che precede quella della commemorazione dei defunti.
Dopo poco più di un anno, il 1° gennaio 1957, venne chiusa la Tricesimo-Tarcento che fra le altre cose aveva il pregio di un lungo tratto in sede propria tra i boschi delle colline. Su questa tratta c'era il cavalcaferrovia sulla Pontebbana. Il ponte senza i binari c'è ancora, sotto di esso si vede la traccia della sede ferroviaria, pure lei senza binari in quanto è stata sostituita dal nuovo tracciato a doppio binario nel 1985.
Il tram bianco continuò a vivacchiare ancora fino al 6 marzo 1959 quando la tratta Tricesimo-Branco fu soppressa. Pochi mesi ed anche il tratto Branco-Udine fu chiuso. L'ultimo tram di Udine, e forse anche quello a cui era più affezionata la popolazione, dava l'addio ai binari. Era le fine di un'epoca per la nostra città; era il 10 agosto 1959.
Tutto il materiale rotabile delle tranvie urbane ed extraurbane è stato demolito.
Parlando della I^a guerra mondiale, ho accennato alla ferrovia dei cotonifici, ma in città c'erano altre reti, anche molto grandi, di binari decauville; tutte sono scomparse negli anni '50. La prima era una rete che serviva una fabbrica di tannino posta nella zona sud della città, la seconda era al servizio di una cava sempre a sud della città; un altro impianto era quello della fonderia Bertoli (posta a nord) con binari a scartamento normale, anche la S.A.F.A.U. che era raccordata alla stazione, aveva un impianto a scartamento ridotto (80 cm). Questi ultimi due impianti sono scomparsi, il primo alla fine degli anni '50, il secondo all'inizio degli anni '80. La S.A.F.A.U. é ora diventata ABS ed è posta a 6 km a sud di Udine. All'interno dello stabilimento è in servizio un piccolo scalo privato. Lo stabilimento è collegato alla stazione di Udine tramite un lungo raccordo industriale che corre parallelo alla linea per Cervignano e serve anche uno scalo anche esso privato con servizio intermodale (camion + treno) in servizio dai primi anni '80; all'inizio era gestito dall'impresa C.T.F., ora appartiene alla SERFER, dopo un periodo CEMAT.

La stazione di Udine del tram di San Daniele

Denis Carlutti

(continua)

Addio E 626

Il 19 luglio, in composizione ad un merci in partenza dalla stazione di Udine, erano agganciate alla locomotiva titolare del treno (la E 652 077) 2 E 626, la 342 di 3ª serie e la 419 di 4ª serie, entrambe del DL di Udine. Queste macchine sono state tra le ultime ad abbassare gli archetti e la 419 è l'ultima ad essere stata revisionata nelle locali officine. Entrambe apparivano integre anche se un po' scolorite e portavano sulle porte i cartelli monitori "Vietato l'ingresso - Amianto". Sul telaio c'era la scritta "componentistica", il che fa presupporre che prima di essere demolite hanno dato o daranno un po' delle loro parti alle sorelle più fortunate.

Denis Carlutti

Un E 626 che si è salvato, lo 059 (ex 027) del Museo di Trieste Campo Marzio

Ed il 26 luglio, l'ultimo E 626 rimasto a Udine, il 444, ha lasciato il deposito locomotive ed in composizione con il treno 53969 ha raggiunto Cervignano Smistamento, da dove è stato a sua volta inviato a Mestre per essere demolito.
A differenza dei complessi ALn 448/460 e delle ALn 772 (accantonati a suo tempo a Vittorio Veneto), che sono stati demoliti in un'area recintata all'interno del deposito di Mestre, i 626 vengono distrutti presso una banchina dell'ex porto merci di Venezia da un demolitore che ivi ha la propria sede.
Fino a metà agosto all'interno del deposito erano accantonati 11 E 626: 104, 132, 159, 236, 299, 328, 368, 382, 396, 437 e 444, ma già il 20 agosto quasi tutti risultavano inviati al loro triste destino.

Gianni Viel

Trasporto regionale

Prime assegnazioni per il trasporto pubblico regionale. I servizi automobilistici sono stati assegnati alle seguenti Ati (Associazione temporanea di imprese). Per il territorio udinese, si è affermata l'Ati-Saf (formata dalla Saf, dall'Atm di Udine e dalla Saita). Per il pordenonese la concessione è stata aggiudicata all'Ati-Atap S.p.A. (composta dall'Azienda trasporti area pordenonese di proprietà della provincia e di alcuni comuni pordenonesi). Per il goriziano la concessione è stata aggiudicata alla Ati-Apt S.p.A. (formata dall'Azienda provinciale trasporti di Gorizia, dall'Azienda multiservizi goriziana, dalla Saita S.p.A. e dall'Act di Trieste). Per l'area triestina si è aggiudicata il servizio l'Ati-Act di cui fanno parte: Act-Azienda consorziata trasporti di Trieste, la Sab di Bergamo, la Sia di Brescia, la Saia di Brescia, la Atvo di San Donà di Piave, la Sita di Firenze e la Ratp di Parigi.
Invece per le ferrovie non si è ancora deciso nulla, mentre ha destato scalpore la sortita di un consigliere regionale che ha dichiarato che la Udine-Cividale sarà gestita da ottobre dalla regione Veneto. A parte il fatto che questa linea ha sempre avuto la direzione a Padova fin dai tempi della SV, in effetti l'acquisizione della Ferrovia Adria-Mestre, anch'essa facente parte delle attuali Ferrovie Venete, da parte della regione Veneto, comporta la gestione provvisoria della FUC fino a quando la regione Friuli-Venezia Giulia non deciderà il da farsi.
Intanto la Newco, società privata, che ha già ottenuto l'autorizzazione del Ministero dei Trasporti a gestire il trasporto merci tra la Zona Industriale Udinese e lo scalo di Bottenicco sulla Udine-Cividale e più precisamente tra l'ABS di Cargnacco e la Nuova MCF di Bottenicco, ripropone ancora una volta il suo progetto per la gestione della Udine-Cividale (vedi **il tender** n° 17).

Claudio Canton

Pontebba domani

Durante il convegno "Pontebba domani" tenutosi in occasione delle manifestazioni estive nella cittadina montana, il sindaco ha esposto anche la situazione delle aree ferroviarie. La situazione è di stallo, infatti non ci sono novità sulla destinazione di tutte le strutture che verranno dismesse, in pratica buona parte della stazione. Un solo fabbricato, l'ex Gestione Merci, è stato finora ceduto ad una ditta che avvierà un'attività di assemblaggio di apparecchiature frigorifere.
Nell'occasione è stato anche presentato il progetto del nuovo collegamento con la località sciistica di Passo Pramollo. E' prevista la costruzione di una funicolare di circa 3 km che collegherà la frazione di Studena Bassa con il passo. La funicolare sarà in parte poggiante su piloni ed in parte in galleria. Nella località di partenza verranno ricavati parcheggi per 1000 auto, in parte all'aperto ed in parte interrati. Una parte del pubblico ha però contestato questa scelta, proponendo l'utilizzazione delle aree ferroviarie per la creazione dei parcheggi, in modo tale da non portare nuovo asfalto e cemento nella zona. Il sindaco ha però ribadito che il progetto, dopo 30 anni dalle prime ipotesi, è oramai avviato e che ulteriori ripensamenti comporterebbero dei ritardi, con conseguente perdita dei finanziamenti già stanziati sia da parte italiana sia da parte austriaca.

Claudio Canton

Nuovo collegamento ferroviario tra Danimarca e Svezia

E' stato inaugurato il 1° luglio 2000 il nuovo collegamento dell'Oresund, ovvero il sistema di ponte-tunnel-galleria che unisce Copenhagen in Danimarca e Malmö in Svezia.
Il sistema di collegamento è composto principalmente da tre componenti: un tunnel sotto il mare lungo 4 km con due gallerie ferroviarie e due gallerie autostradali, un'isola artificiale, la Peberholm lunga 4 km. che unisce il ponte al tunnel ed un ponte di 7,8 km di lunghezza che è disposto su due livelli, quello superiore utilizzato dall'autostrada e quello inferiore dalla ferrovia.
Il nuovo collegamento dell'Oresund permette così di evitare il trasbordo sui traghetti di merci e passeggeri tra le due sponde.
Contemporaneamente all'inaugurazione del collegamento, sono entrati in servizio i primi 10 dei 27 treni appositamente studiati e realizzati da Adtranz per questo servizio ed assegnati alle Ferrovie Danesi DSB in 17 esemplari ed alle Ferrovie Svedesi SJ per i rimanenti 10 pezzi.
I convogli sono composti da tre carrozze, hanno una velocità massima di 180 km/h, sono bicorrenti per circolare sotto la rete elettrica di entrambe le amministrazioni (25 kV per le DSB e 16 kV per le SJ) ed il cambio di alimentazione avviene automaticamente in corsa senza necessità di rallentamento.
La forma di questi convogli, con testata a mantice che permette di allungare la composizione con altre unità di tre pezzi ciascuna, ricorda analoghi treni già in servizio in Danimarca, hanno il pavimento a livello delle piattaforme di stazione, dispongono di 237 posti a sedere (20 in prima classe), con compartimento per le biciclette e bagagli voluminosi.
La commessa di Adtranz sarà completata entro il 2001, permettendo così di estendere il servizio (oggi svolto solo tra le due sponde) ad Elsinore in Danimarca e Hälsingborg e Kristianstad in Svezia.

Alessandro Fanutti

La piantina del collegamento dell'Oresund

Uno dei convogli realizzati per il servizio dell'Oresund

Notizie Flash

L'opera di smantellamento dei binari della Pontebbana (tratta Pontebba-Valbruna) prosegue a ritmo molto lento. In aprile era iniziata la demolizione del tratto Pontebba-Bagni di Lusnizza, mentre in agosto è iniziata quella della tratta Valbruna-Bagni. A metà settembre restavano da smantellare un tratto da Malborghetto a Bagni ed in parte le stazioni di Ugovizza e Bagni.

Denis Carlutti

Il 19 giugno è transitato lungo la circonvallazione di Udine un merci diretto a Tarvisio che comprendeva un carro di tipo Shimms delle ferrovie ungheresi MÀV. In se per se non ci sarebbe nulla di eccezionale, ma il carro era molto diverso dagli altri di questo tipo perché era completamente in livrea metallo naturale, perché portava sulle fiancate le scritte "Dunafer" e perché, a differenza degli altri carri ad apertura telescopica che hanno la copertura mobile di forma trapezoidale e le pareti grecate, aveva forma rotonda e le pareti lisce. Perciò era un carro originale e, perché no, elegante.
Inoltre in composizione ad un altro merci c'era un carro delle ferrovie polacche PKP del tipo Shimnss dipinto tutto in grigio. Questi carri per trasporto lamiere in rotoli sono più lunghi (26 m) degli Shimms ed hanno la copertura mobile composta da 4 pezzi.

Denis Carlutti

Il 21 giugno ho potuto osservare a Bivio Vat una scena che mi ha riportato alla memoria i racconti delle avventure ferroviarie di mio padre durante l'ultima guerra. Infatti, proveniente da Gemona e diretto a Udine, c'era un D 345 che avanzava spingendo avanti a se un pianale Rgs delle ferrovie belghe, come accadeva appunto durante la guerra, quando, per evitare eventuali mine poste sui binari, si spingevano dei carri davanti alla locomotiva in modo che sarebbero stati questi a saltare in aria, salvando la locomotiva con il treno ed il personale. Qui ovviamente il motivo era diverso; infatti il carro mancava di un respingente (qualche manovra violenta?) e perciò non era stato possibile trainarlo.

Denis Carlutti

Il treno violetto, che era formato da una carrozza UIC X ospedale e da 11 UIC X di 2ª classe, sia normali sia cuccette, in colorazione rosso fegato e XMPR, è arrivato a Udine il 25 giugno con oltre 12 ore di ritardo sull'orario previsto. La causa è stata un incendio di bosco che minacciava la linea che il convoglio doveva percorrere in Francia; ciò ha comportato una deviazione moooolto lunga, a quanto pare!

Denis Carlutti

Il 26 giugno è transitato sulla Pontebbana, in direzione Udine, l'ETR 500 trainato da un E 656.
Michele Orlando

In giugno era presente a Udine un carro Hbbillns delle FS che presentava la singolarità di avere la marcatura SNCF. Denis Carlutti

Sul numero scorso è stata pubblicata la notizia di un merci instradato sul binario illegale della Pontebbana.
Secondo il regolamento FS in una linea banalizzata non esiste binario legale o illegale, ma semplicemente il binario di destra e di sinistra.
Roberto Vassilich

Finalmente anche a Udine si è visto un convoglio che presenta una livrea uniforme nei nuovi colori. Si tratta di un navetta 2 piani, le cui carrozze circolavano già in tinta unita da vari mesi, al quale ultimamente si aggiunto anche il locomotore (un Tigre) con la nuova livrea semplificata.
Denis Carlutti

Sul tronchino merci celeri della stazione di Udine (quello dov'era posizionata la carrozza SAT) fino alla fine di giugno sostavano 2 carri F adibiti a deposito delle "parures" estive ed usate (le lenzuola per le carrozze letto). Ora al loro posto ci sono ben 2 bagagliai UIC X, uno rosso fegato e l'altro nella livrea Gran Confort, con una capacità ed un ingombro più che doppi rispetto ai carri precedenti, che per anni erano stati più che sufficienti (al massimo si erano avuti 3 carri).
Ci si chiede: ci sono previsioni di un aumento notevole delle parures o le ferrovie non sanno più come utilizzare i bagagliai? E non bastavano 2 carri G in sostituzione degli F, che probabilmente sono stati tolti perché scaduti di revisione e quindi stando sempre parcheggiati non offrivano garanzie di sicurezza alla circolazione? In seguito sono stati aggiunti altri 2 bagagliai del tipo UIC X nei colori per medie distanze rosso/grigio, uno dei quali è di tipo misto bagagliaio/postale. Denis Carlutti

Il 9 luglio era presente a Pontebba la locomotiva E 645.033. Questa macchina è interessante per vari motivi: è la prima della 2ª serie ed è ancora dipinta nei colori castano/isabella. La pittura secondo lo schema originale è stata effettuata da alcuni appassionati del gruppo ALe 883 coadiuvati dal personale del DL Milano Smistamento, impianto al quale è assegnata la locomotiva.
Denis Carlutti

Il comune di Codroipo ha avviato contatti con la società Metropolis delle FS per poter utilizzare l'ex scalo merci di questa località quale stazione delle corriere. Si avrebbe così un centro di interscambio gommarotaia. Il progetto prevede anche la realizzazione di parcheggi per le auto degli utilizzatori dei servizi pubblici.
Claudio Canton

Il 18 luglio verso le 20.20 è transitato al P.M. Vat un convoglio militare straordinario. Il treno era il convoglio Pronto Intervento del Genio Ferrovieri ed era diretto verso l'Austria. Recava le insegne della KFOR, da cui si desume che fosse diretto in Kossovo.
Questo interessante convoglio era trainato dalla E 656.462 ed era composto di 32 veicoli e precisamente: 1 carro Eaos, 12 pianali a carrelli con veicoli fuoristrada, ruspe e veicoli anfibi (strada-rotaia, quali ruspe e camion Unimog), tutti in colorazione militare o civile, questi ultimi con le insegne FS. Seguivano 2 carri chiusi G, 2 carri F in colore grigio, 1 pianale con container con scritte KFOR, 2 cisterne a 2 assi e, dulcis in fundo, 3 bagagliai e 9 carrozze del già citato convoglio.
Denis Carlutti

Il 19 luglio in composizione al "Napoli" c'era una carrozza Z1 salone nella nuova livrea.
Denis Carlutti

Domenica 23 luglio, sul tronchino merci celeri della stazione di Udine, era presente il treno per il controllo ad ultrasuoni dei binari. Appartenente all'ASA Rete (Infrastrutture), è denominato "Galileo" ed è composto da un'automotrice ed una rimorchiata per automotrici tolte dal servizio viaggiatori e trasformate in veicoli di servizio. Mantengono però la marcatura originale, rispettivamente ALn 668.3137 e Ln 668.1408. I mezzi presentano la nuova livrea con sovrapposta la consueta "simpatica" accozzaglia di scritte e colori, opera, secondo alcuni giornali, dei "quasi benemeriti" graffitari. La presenza ad Udine era però da considerarsi del tutto casuale; infatti il convoglio era fermo per riparare un connettore elettrico a 220 Volt tra i due veicoli.
Denis Carlutti

La ditta Bulfone di Godia ha assunto l'appalto per la riparazione dei D 141 FS. Alla fine di luglio ce n'erano 3 presenti all'interno delle officine.
Roberto Chiandussi

Sul primo binario della stazione di Pontebba sono state installate 3 mensole insolite. Infatti la sospensione della fune portante avviene per mezzo di una carrucola al posto del consueto isolatore. (vedi foto)
Denis Carlutti

Presso il piazzale di Mestre giace accantonato l'E 321.001.
Roberto Vassilich

A Mestre sono giunte 4 carrozze pilota di tipo Z atte ai 200 km/h. Saranno accoppiate alle E 402 A in corso di assegnazione a questo deposito. Vista la loro livrea rossa, tali locomotive vengono definite "camion dei pompieri" dal personale.
Roberto Vassilich

I dirigenti FS leggono **il tender**? O più precisamente coloro che sono preposti allo studio delle composizioni dei convogli?
Mi pongo questi quesiti, che possono sembrare oziosi, perché dopo la pubblicazione, sul numero scorso, dello schema di composizione del Gondoliere, il convoglio è radicalmente cambiato. E scommetto che quando leggerete queste note lo sarà di nuovo……
La composizione alla metà di luglio era la seguente: sezione italiana, una Z1, una X ed un bagagliaio X; sezione austriaca, due Z1. Le carrozze Z possono essere in tutte le livree. Che sia la volta buona…??
Denis Carlutti

La sera del 2 agosto ho potuto assistere assieme a mio marito (Denis Carlutti, N.d.R.) al passaggio, nei pressi di Bivio Vat, dell'Espresso Gondoliere, proveniente da Vienna, che presentava l'insolita composizione di ben 11 vetture.

Carmela Forte

Il 9 agosto si è potuto assistere ad un fatto insolito presso il bivio Pradamano sulla linea Udine-Trieste. Un convoglio, composto da un grosso motocarrello delle FS che trainava 2 carri pianali carichi di rotaie usate lunghe circa 50 metri e che viaggiava sul binario illegale, è stato sorpassato da un IR che viaggiava sul binario legale in direzione Udine.

Denis Carlutti

Il 12 agosto è giunto a Udine un merci con 3 locomotive in testa (una atta e 2 di rimando). La curiosità è che erano una diversa dall'altra: la titolare era una E 645 di 2ª serie in livrea completamente isabella, seguivano una E 444R nella livrea originale ed una E 636 in castano/isabella.

Denis Carlutti

Il governatore della Carinzia Joerg Haider ha dichiarato che il famoso Corridoio 5 dovrà passare per la Pontebbana e per Graz. Naturalmente si sono avute subito le proteste degli esponenti politici regionali che preferiscono il tracciato passante per Trieste.

Claudio Canton

Proseguono a ritmi serrati i lavori di costruzione del nuovo ponte sul Po presso Pontelagoscuro sulla linea Padova-Bologna. I lavori proseguono anche durante la notte.
Il progetto prevede la messa in opera del nuovo ponte e la bonifica del preesistente con il sollevamento dello stesso di alcuni metri.
Le forti pendenze delle nuove rampe di accesso condizioneranno in maniera rilevante la prestazione massima delle locomotive lungo tale tratta.

Roberto Vassilich

L'automotrice ALn 668.1207, famosa per avere le fiancate in acciaio inox, è ora interamente dipinta con i nuovi colori; la nuova livrea è stata probabilmente ottenuta con l'applicazione delle oramai famose pellicole adesive antigraffiti. Ha perciò perso la peculiarità di essere un mezzo unico.

Denis Carlutti

Il giorno 5 settembre era fermo nello scalo Sacca di Udine un pianale, di proprietà delle CFL, tipo Rbns. Questo pianale misura 26,24 metri contro i 19,90 degli Rs.

Lorenzo Pantani

Il 6 settembre era presente presso il DL di Mestre l'ETR 401 nella nuova brutta livrea.

Roberto Vassilich

Tempi duri per le ferrovie a Udine.
Il 24 giugno un 245 si è incendiato lungo la linea di circonvallazione, danneggiando anche la linea aerea.
La sera del 2 settembre un fulmine ha bloccato i passaggi a livello della Udine Cividale; ciò ha comportato la chiusura delle sbarre per molte ore.
Il pomeriggio del 13 settembre un convoglio si è bloccato sul tratto Udine-P.M. Vat a causa di un guasto; anche qui per un'ora, cioè fino alla rimozione del treno, le sbarre dei PL della tratta sono rimaste chiuse, con conseguente ira degli automobilisti. Intanto le ferrovie hanno riproposto l'interramento di questa tratta per eliminare appunto i PL e completare il raddoppio della Pontebbana.

Claudio Canton

Il 16 settembre dietro alla E 444R che trainava l'IC Giorgione Udine-Milano era agganciata una carrozza Gran Confort di 1ª classe nei colori originali che presentava la singolarità di avere la marcatura SATTI.

Lucio Pantani

Lo spettacolo finale della rassegna Alpe Adria Puppet Festival si è tenuto sul treno storico della ferrovie slovene, che ha viaggiato da Gorizia a Kanal.

Claudio Canton

Il giornalista del TG 3 regionale che ha realizzato un servizio sulla Udine-Cividale ha riferito che il treno di questa linea è chiamato la "vacca di Cividale", confondendosi con il tram di San Daniele che aveva tale soprannome. Interpellato personalmente si è detto sicurissimo della cosa, quando nessuno, nemmeno il personale della ferrovia, ha mai sentito questa definizione!

Roberto Chiandussi

A Tarvisio il 24 settembre erano presenti su un tronchino una carrozza ristorante delle DB "Bord Restaurant" ed una locomotiva diesel di costruzione rumena, in livrea verde scuro con rodiggio Co'Co', destinata all'impresa Ventura di Paola (CS).

Denis Carlutti

E' entrato in servizio dal 24 settembre 2000 (con l'orario invernale) il Pendolino delle Ferrovie Slovene SŽ. Prodotto in tre esemplari dalla Fiat Ferroviaria di Savigliano, il Pendolino SŽ, gruppo 310, è un convoglio che può viaggiare fino alla velocità di 200 km/h, il che significa incrementare la velocità commerciale di ben il 30% rispetto ai normali treni attualmente in circolazione sulle difficili linee slovene.
Il Pendolino, denominato nell'orario ICS, ovvero InterCity Slovenija, attualmente circola sulla relazione Lubiana-Maribor che viene percorsa in un'ora e 45 minuti.
Il primo Pendolino, con relativo viaggio inaugurale, è stato presentato in un autentico bagno di folla il 5 settembre 2000 alla stazione di Lubiana, alla presenza del Ministro dei trasporti sloveno, Anton Bergauer e del Direttore delle SŽ, Igor Zajec: il convoglio era curiosamente adobbato con ghirlande di fiori stile hawayano e nastrini riproducenti la bandiera nazionale.
Con il Pendolino di costruzione italiana ed i convogli per le relazioni locali di recente costruzione tedesca Siemens, le Ferrovie Slovene stanno incrementando il loro standard qualitativo per inserirsi nel network delle ferrovie europee.

Fanutti Alessandro

Come curiosità si segnala che sulle carte dei sentieri montani, edite dalla ditta Tabacco di Udine, un tratto dell'ex linea Carnia-Pontebba, a partire dalla stazione di Chiusaforte in direzione Dogna per 2 kilometri circa, è stato segnato come sentiero per escursionisti; porta da Chiusaforte alla Val Dogna.
Commento personale: meglio così piuttosto che pista ciclabile. Sempre gomma è!

Denis Carlutti

Notizie dalla stampa estera

A cura di M. Miconi & D. Carlutti

Sul numero di agosto di "The Railway Magazine" c'è un articolo che tratta le problematiche ed i vari aspetti che derivano dalla privatizzazione o meno del servizio ferroviario. Si valutano tutti gli aspetti: tutto privato, privato ma con controllo statale, statale, misto privato-statale, ecc. A corredo dell'articolo varie foto, tra le quali quella della E 626 006, ex FS ora delle L.F.I..

Denis Carlutti

Sul numero di agosto di "Model Railroad" c'è un articolo su come realizzare una pesa per carri, di quelle tra le rotaie (stadera), realmente funzionante. Infatti con un apposito strumento graduato viene registrato il peso dei carri mentre transitano su di essa. Il tutto in scala H0!
Sullo stesso numero c'è un articolo relativo ad un plastico di cospicue dimensioni. Il Western Pennsylvania Model Railroad Museum in scala H0 misura infatti 40x100 piedi (12x30 m circa). Si può osservare anche sul sito Internet www.fyi.net/~wpmrm.

Denis Carlutti

Binario Internet

Le Ferrovie della Cina

Segnalo agli appassionati di vapore il sito Internet delle Ferrovie Cinesi. Personalmente ci sono arrivato tramite una deviazione via Spagna; o meglio, dal sito Internet delle Ferrovie Spagnole (www.renfe.es), che merita di per sé uno sguardo per la completezza di informazioni e la facilità di comprensione della lingua spagnola, premendo il pulsante “Muy Interessante” si trova la rubrica “Otros ferrocarrilles”, con i link di numerose ferrovie spagnole, europee, americane e cinesi appunto.
Cliccando sul pulsante di queste ultime, si accede alla “The China Railways Home Page”, dove l’index ci permette di addentrarci in questo mondo relativamente sconosciuto e che ora si sta aprendo con le sue bellezze anche ai “viaggiatori” occidentali. Oltre alle cartine dell’immensa rete ferroviaria cinese ed agli elenchi completi di materiale motore e carrozze, merita una visita la “Photo Gallery”, dove intraprendenti fotografi occidentali hanno immortalato nei luoghi più belli della Cina veri e propri colossi a vapore che trainato treni di notevole peso.
Veramente pittoresche sono le immagini del Jingpeng Pass, dove il candore della neve invernale lascia il posto al colore marrone delle sole rocce che dominano incontrastate un paesaggio nel quale il treno, oltre ad essere molto “piccolo” nonostante la mole delle vaporiere cinesi, è l’unico elemento che rompe la monotonia dei deserti che caratterizzano queste zone.

Le Ferrovie dell'Iran

Degno di nota per la sua completezza di informazione in stile europeo, è il sito in lingua inglese delle Ferrovie dell’Iran: Iranian Railways (indirizzo http://www.msedv.com/rai). Oltre agli orari dei treni nazionali ed internazionali (con tanto di fermate e tipo di servizio offerto), si può trovare una guida completa del parco rotabili delle ferrovie iraniane, con dati tecnici, quantità e relativa immagine: per curiosità, vale la pena segnalare che tra le locomotive (dove prevale la trazione diesel), vi è un gruppo di otto unità di locomotori elettrici di costruzione svedese Asean, uguali a quelli in circolazione oltre che in Svezia, anche in Austria, Serbia e Macedonia. Per le carrozze, i veicoli sono estremamente moderni e dotati di aria condizionata.

Alessandro Fanutti

Curiosità dai binari

La draisina della SV "Teresina"

La "Teresina" (poco visibile) sul pianale (altro mezzo storico della SV) in mostra a Cividale il 19.6.1988

Questo veicolo dall'aspetto curioso e caratteristico si trova presso il DL di Udine della Società Veneta (oggi FUC).
Il mezzo, che si muove grazie alla forza delle braccia di due uomini applicata ad un bilanciere, era usato per l'ispezione delle linee. E' in pratica uno di quei veicoli che si vedono nelle comiche americane, con i due sventurati che si affannano davanti ad una sbuffante locomotiva che rischia d'investirli….
Di tale mezzo non si conosce né il costruttore né l'anno di costruzione, che comunque è a cavallo tra l'800 ed il '900.
Questa a grandi linee, in base ai dati a disposizione, la storia della sua vita.
Come accennato viene costruito tra la fine dell'800 e gli inizi del '900 e viene assegnato alla linea SV Conegliano-Vittorio Veneto.
Nel 1937 passa alla linea SV Carnia-Tolmezzo-Villa Santina, in quanto la linea di Conegliano diventa FS.
Nel 1968, alla chiusura della linea della Carnia, passa alla linea SV Udine-Cividale.
Nel 1988 viene restaurato da alcuni soci della SAT ed esposto a Cividale su di un carro pianale in occasione del treno a vapore organizzato dalla SAT per il centenario della linea.
Oggi è sempre in deposito e di tanto in tanto viene usato per movimenti all'interno di esso.
In conclusione, sperando in una valorizzazione e naturalmente conservazione di questo interessante rotabile, una curiosità nella curiosità.
La direzione SV di Udine ha avuto in gestione varie linee a scartamento normale e questo umile veicolo ne ha "visitate" ben tre! (Visitate nel senso di "visita linea", ispezione della ferrovia percorrendone i binari. N.d.R.)

Denis Carlutti

Parliamo un po' di TEP 10 Druzba 1/87 - Russia

Ciascun fermodellista prima o poi si indirizza verso un determinato stile, che può essere la scala di riduzione, l'epoca, l'amministrazione nazionale, ecc. Alcuni, poi, come il sottoscritto, esulano dal filone prescelto per acquistare alcuni modelli un po' particolari, magari di provenienza insolita, da Paesi lontani. Io ho scelto i treni dell'Est Europa, prevalentemente russi ed acquisto i rotabili da un negoziante di San Pietroburgo che vende per corrispondenza (a me prima arriva la merce ed in un secondo tempo faccio il versamento bancario per il pagamento). L'indirizzo di questo venditore è Petr Kondrat'ev, A/JA 780, Sankt Petersburg 199155 Russia (Кондратьев Петр а/я 780 199155 С-Петербург Россия, in cirillico). In generale i modelli russi non sono di grande qualità, diciamo che somigliano parecchio ai vecchi Lima o agli "storici" Bettiart, con qualche raffinatezza in più. Come al solito la plastica è piuttosto rigida, la verniciatura non è ben distaccata tra le varie tonalità e le scritte non coprono bene la vernice sottostante. Diciamo però che hanno un loro fascino. Per ora l'ultimo acquisto "russo" è la locomotiva Diesel a due carrelli (tre assi ciascuno) Tep 10 in scala 1/87, nella versione grigia con fascia azzurra e fascia antinfortunistica frontale rossa. Non avendo alcun dato o foto della locomotiva vera, la mia sarà un'analisi riguardante il modellino in se stesso, senza comparazioni di sorta.

Il modello viene venduto in una scatola di cartoncino tutta bianca, priva di scritte o insegne, con interno in spugna colorata di protezione. Anche se a vedersi il tutto non è granché, è sicuramente funzionale, in quanto il modellino mi è arrivato senza alcun danno, non essendo presente altro imballaggio che la carta da pacco con il mio indirizzo. Aprendo la confezione si nota subito l'assenza di qualsiasi tipo di foglietto informativo sul modello o la loco vera, nonché degli aggiuntivi... Il modello, una volta tolto dalla scatola è pronto per essere usato. Si è comunque di fronte ad una riproduzione che rende bene l'imponenza del rotabile vero: accostandolo ad un modellino nostrano si notano le maggiori dimensioni generali. I carrelli con tre assi ciascuno confermano quanto appena detto. Proprio dai carrelli iniziano le prime critiche, infatti si notano troppo i cerchioni nichelati degli assi. Questi hanno la fascia di rotolamento in metallo e la parte centrale in plastica, mentre l'asse è ancora in metallo. L'incisione delle fiancate, in plastica, mi pare discreta. Le lamelle di presa corrente sono assolutamente invisibili e consistono in sottilissimi fili metallici a contatto con i cerchioni. Al centro del modello, tra i carrelli e ad incastro, è posizionato un particolare di plastica nera riproducente i serbatoi del gasolio, su cui sono stampati anche i relativi tappi. All'interno di questo particolare vi è una discreta zavorra, che insieme alle altre parti del modello porta il peso complessivo a 250 grammi. Sempre nella parte bassa si notano i due vistosi rostri frontali, di colore azzurro, sotto cui passano i ganci ad uncino. La cassa, realizzata in plastica, è piuttosto dettagliata e presenta delle buone incisioni per quanto riguarda le varie grigliature delle fiancate e molti dettagli riportati sul tetto. Qui, oltre alle caratteristiche grandi trombe, troviamo una piccola chicca, ossia la riproduzione dello sporco dato al vero dagli scarichi dei motori Diesel; un poco come sui modelli GT. I vetri sono fissati ad incastro e quelli frontali hanno stampati i tergicristalli, da ritoccare in nero per maggior realismo. I vari mancorrenti sono fini e ben stampati, come in alcuni modelli Lima, ma non sono ritoccati nel colore. Le scalette di accesso alla cabina sono parte integrante della cassa e non danno fastidio alla rotazione dei carrelli. La verniciatura è eseguita discretamente, con tonalità pastello e non proprio ben distaccata nelle varie tonalità. La finitura è opaca e le scritte, bianche, sono un poco sfocate. I fari, tre per testata, sono illuminati ed hanno la ghiera in color alluminio. L'intensità luminosa varia in base alla tensione e c'è l'inversione secondo il senso di marcia a sola luce gialla anteriore. Aprendo il modello, ad incastro, si notano subito due cose: la possibilità di dotarlo di un secondo motore e il telaio che ... non c'è. In effetti questi è ridotto all'osso, in quanto sono presenti solo due longheroni in metallo sottile, che sono raccordati sulle testate da due incastri di plastica, i quali contengono anche le lampadine e i diodi di inversione. I suddetti longheroni sono destinati anche a trasmettere la corrente, i vari cavetti (di colore rosa) vi sono infatti saldati. Il motore è del tipo a tre poli senza volano, e la trasmissione consiste in tre ingranaggi dentati in plastica, di cui il terzo è incastrato sull'albero di trasmissione che è dotato di due viti senza fine, per i due assi di estremità, uno dei quali dotato di due anelli di aderenza in gomma. Gli altri due assi captano la corrente, per entrambi i poli. Anche l'altro carrello è deputato alla captazione di corrente, sempre per soli due assi. Il modellino in mio possesso non aveva assolutamente lubrificazione, per cui il funzionamento era parecchio rumoroso. Dopo aver smontato il carrello motore e aver rivestito i vari ingranaggi con del grasso al silicone ho ottenuto un forte abbassamento della rumorosità. Certo non si è di fronte ad un Faulhaber o ad un Roco.… La forza di trazione è discreta. Non sono presenti gli interni delle cabine (sedili, banchi di manovra...), ma siccome lo spazio non manca, li si può aggiungere in un secondo tempo. Non essendo presente alcun aggiuntivo il modello risulta un poco spoglio, ma per chi volesse dettagliare meglio i frontali può trovare alcune foto sulle loco russe su Internet o su un libro disponibile presso il negoziante russo. In sostanza chi compra questa Tep 10 di Druzba ha in mano un modello discreto, da usare sul plastico senza problemi, oppure da aggiungere alla propria collezione di modelli "strani", o da portare alle mostre dove sicuramente attirerà l'attenzione del pubblico, vista l'insolita provenienza e la colorazione accattivante e inusuale per noi. Naturalmente non bisogna far circolare sullo stesso binario questo rotabile con quelli nostrani, visto il diverso scartamento al vero ....

Alberto Isoardi

Carro SV

Il parco merci della Società Veneta si sta sempre più ampliando…in scala H0 naturalmente!
E' uscito all'inizio di agosto, prodotto dalla Kleinmodellbahn, un altro carro aperto tipo Ltm della Veneta. E' a cassa in legno (al vero), a sponde alte con le caratteristiche testate trapezoidali. Il colore della cassa è il classico verde di questa amministrazione con le scritte gialle ben nitide. Questo tipo di carro era già stato riprodotto anche dalla Laser. I 2 carri presentano alcune differenze anche se hanno lo stesso numero di immatricolazione: Mt 5764 (ma non c'era nessun altro numero disponibile visto che questa serie comprendeva ben 91 carri? Forse non c'è altra documentazione fotografica). Il confronto tra i due carri è oltremodo interessante perché mette a confronto due modi di realizzare i modelli: industriale ed artigianale. Il colore è di tonalità differente e sono presenti delle differenze nelle scritte; inoltre il carro Kleinmodellbahn è leggermente più alto e più lungo, mentre quello Laser presenta un carico.
Le ruote sono brunite e non sono presenti i ceppi dei freni.
Nel complesso un bel carro, con un ottimo rapporto qualità/prezzo, che spassionatamente consiglio ai cultori delle private italiane, SV in particolare. Mi auguro inoltre che vengano prodotti altri carri del ricco parco SV, non solo a sponde alte però!
E' il modello Kleinmodellbahn SoSe 40/00 che viene venduto al prezzo di listino di £ 32.000.
Un consiglio finale: a chi volesse cambiare la numerazione di uno dei due carri, consiglio di farlo su quello Laser in quanto non presenta la numerazione sul telaio. Un piccolo tocco di colore con un pennellino ed il 6 diventa 8, perciò il carro ha la nuova numerazione di Mt 5784.

Denis Carlutti

Il prototipo del carro SV tipo Ltm FS Italia

Recensioni

La Duegi editrice ha aggiunto un nuovo titolo al suo già ricco catalogo di video ferroviari: Tutto Treno Report in video 1.
E' un'opera particolarmente interessante perché si tratta in pratica di una specie di rivista in video, di cui questo è il primo numero. E' un'iniziativa nuova per l'Italia, a parte un tentativo, risalente ad alcuni anni fa, di Mondo Ferroviario, mentre all'estero, soprattutto in Germania, questo tipo di iniziative sono una già ben consolidata realtà.
Ma veniamo all'opera in questione. Nella cassetta sono inseriti 6 servizi di durata variabile; la qualità dell'audio e del video è sempre di buon livello. Il filmato inizia con una serie di passaggi di convogli: particolarmente interessante il transito di un ETR 500 su di un ponte metallico con evidenti beccheggiamenti delle casse dei veicoli ed in particolar modo della macchina di coda.
Il primo servizio è dedicato alla E 646 158 che in quel di Milano Smistamento è stata, con un'iniziativa encomiabile, riportata alla splendida livrea anni '70, ovvero in colorazione grigio perla/verde magnolia, che dava a questa macchina una linea aggressiva, ma nello stesso tempo elegante. Durante il servizio, girato il 3 maggio, si può assistere anche a varie manovre di altre locomotive (E 645, E 646, ecc.) sulla piattaforma girevole. Il secondo servizio è dedicato alla 880.051 in corsa su binari della Ferrovia del Basso Sebino, mentre effettua treni turistici, il Treno Blu. Piccolo commento a margine: a veder correre la 880 passano per la mente brutti pensieri, considerato che qui a Udine dicevano che dopo 10 metri sarebbe scoppiata!…… Il terzo è dedicato al sempre suggestivo trenino del Renon, con l'aggiunta del fascino della neve. Il quarto ci porta al DL di Padova per una breve presentazione della E 402B. Ci trasferiamo ora in Padania, e precisamente nella zona di Cremona, per assistere nel quinto servizio alla corsa prova della 740.311 alla testa di un breve merci, con in coda un D 345 come riserva. La cassetta si conclude con il sesto servizio che è un reportage sulla Macomer-Bosa.
In coda il consueto video-catalogo.
Nel complesso una buona cassetta che speriamo abbia un seguito con una serie, augurandoci che venga sempre mantenuta la qualità. Per quanto riguarda il sonoro, i suoni ambientali hanno la loro giusta parte, il commento non è mai invadente, rimane solo un appunto sulla scelta dei brani musicali.
La cassetta, che dura circa 50' e costa 35.000 £, è in vendita nei negozi di modellismo o tramite la rivista Tutto Treno.

Denis Carlutti

Mercatino

Causa prossimo cambio abitazione e conseguenti spazi con altre misure a disposizione, vendo bacheche in legno, attrezzate per esposizione di modelli di treni.

Rivolgersi a Enrico Ceron,
tel. 0432601518

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 18– Anno 5 (N° 3 / 2000)
Allegato al Supplemento N° 2 al N° 5- Agosto 2000 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine. Distribuzione gratuita.
Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Sped. in abb. post. art. 2 comma 20/b legge 662/96. Filiale di Udine

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Direttore esecutivo: Marco Miconi
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 – Udine
Redazione: Carrozza SAT – Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio